@ztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

11(82)
listopad
2014



NOWE PRZYSTANKI DLA WARSZAWY

Aktualności

Temat numeru

Z kart historii komunikacji

Komunikacja na świecie

Drodzy Czytelnicy



27 października na przystanku przy rondzie Daszyńskiego wiceprezydent Warszawy Jacek Wojciechowicz i prezes firmy AMS Marek Kuzaka odsłonili pierwszą z 1580 nowych wiat przystankowych. Do końca roku na warszawskich ulicach pojawi się 180 estetycznych i funkcjonalnych obiektów tego typu. Zmienione przystanki uporządkują wygląd naszego miasta, a korzystającym ze środków komunikacji miejskiej pasażerom zapewnią komfort i wygodę oczekiwania.

To pionierska w Polsce inwestycja w segmencie miejskich mebli, oparta na zasadzie partnerstwa publiczno-prywatnego. Za budowę, montaż i utrzymanie wiat ZTM nie zapłaci ani złotówki. Całość inwestycji realizowana jest ze środków wyłonionego w przetargu koncesjonariusza – firmę AMS.

To kolejne nowoczesne europejskie rozwiązanie podnoszące standard i jakość komunikacji miejskiej w Warszawie. Wkrótce pojawią się następne. W grudniu do użytku zostanie oddany centralny odcinek II linii metra. Na stołecznych ulicach testowane są nowe dwukierunkowe tramwaje Jazz Duo i elektryczne autobusy, które niebawem na stałe wejdą w skład taboru stołecznego transportu publicznego. Mimo że za oknem widzimy piękną polską jesień, to w warszawskiej komunikacji przeżywamy wiosnę.

Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego
Wiesław Witek

iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
M. ST. WARSZAWY

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący: Olgierd Kwiatkowski

Skład: Maciej Beister

Nakład: 8580

Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.ztm.waw.pl

www.facebook.com/ztm.warszawa

www.twitter.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: **iztm@ztm.waw.pl**

Komunikacja cmentarna na 6

„Po co w ogóle samochodem na groby skoro od lat ZTM Warszawa wymiata! Szybciej autobusem. I bliżej :)" – napisała pani Maria na profilu ZTM na Twitterze. To nie jedyne pozytywne podsumowanie akcji cmentarnej.

W tym roku niektóre linie cmentarne rozpoczęły prace już na początku października, następnie w weekend poprzedzający święto Wszystkich Świętych ZTM uruchomił kolejne i zwiększył częstotliwość kursowania linii, których trasa przebiega w okolicy cmentarzy. W niektórych przypadkach zwiększył pojemność wybranych autobusów.

Trzy nowe linie

Szczyt akcji cmentarnej nastąpił jednak w sobotę – 1 listopada w dniu Wszystkich Świętych i w niedzielę – 2 listopada, w Dzień Zaduszny. ZTM uruchomił **29 linii cmentarnych** (26 autobusowych i trzy tramwajowe).

Nowością były linie:

- autobusowa **C17** z **BOKSERSKIEJ** do **WILANOWA**, kursująca obok Cmentarza Służewskiego i Wilanowskiego
- autobusowa **C37** z pętli **METRO WILANOWSKA** do **CMENTARZA POŁUDNIOWEGO** pod Piasecznem z obowiązującymi biletami **Strefy 1**
- tramwajowa **C4** z **WOLI** przez rondo ONZ i al. Jana Pawła II na **BRÓDNO**.



Cały czas działały dawne linie, ale częstotliwość kursowania została znacznie przyspieszona. Najczęściej – **średnio co 40-50** – sekund odjeżdżały autobusy na obciążonej linii **C09** z Metra Młociny do bramy głównej Cmentarza Północnego. – *Częściej już się nie da, bo musieliśmy uwzględnić czas, jaki pasażerowie mają na to, aby wsiąść do autobusu* – tłumaczył **dyrektor ZTM Wiesław Witek**. Co półtorej minuty kursowały autobusy linii **C69** (Wiatraczna – św. Wincentego), co 2 min – **C27** z Królewskiej na Bródno.





Sprzedaż w kontenerze

W tym roku sprzedaż biletów w dzień Wszystkich Świętych i Dzień Zaduszny odbywała się **w specjalnie oznakowanych kontenerach**, a nie w starych ikarusach, które MZA wycofały już z ruchu blisko rok temu. ZTM zrezygnował ze specjalnie ustawionych biletomatów, ale jak zwykle działały one w metrze i innych punktach miasta. Mimo święta **czynne były Punkty Obsługi Pasażera** na stacjach: Młociny, Plac Wilsona, Ratusz Arsenał oraz na Lotnisku Chopina.

Pasażerom pomagali informatorzy, **których było 90**. Dodatkowo pracowało również **48 osób odpowiedzialnych za kierowanie ruchem**, **84 pracowników nadzoru ruchu**, a także **37 pracowników, którzy obserwowali zapełnienie pojazdów** i – w razie potrzeby – przesuwali autobusy na najbardziej obciążone trasy.

O wszystkich utrudnieniach (także ułatwieniach) w ruchu **stale informował profil ZTM na Facebooku i Twitterze**. Na stronie internetowej prowadziliśmy **relacje na żywo**. Śledziło ją 1 listopada **ponad 25 tys. osób**, a stronę odwiedziło w tym dniu **821 378 osób**.

Coraz lepiej

Na profilach społecznościowych ZTM pasażerowie dzielili się swoimi spostrzeżeniami i wrażeniami.

marc
Dzisiaj w #warszawa mamy święto komunikacji miejskiej. Linie cmentarne kursujące z ogromną częstotliwością, świetna praca nadzoru ruchu oraz policji. #wszystkichswietych #warszawa

Ewa Drogi ZTM! Pierwszy raz w życiu byłam na warszawskich cmentarzach na Wszystkich Świętych i byłam zachwycona organizacją. Autobusy były co kilka minut, były wydzielone specjalne pasy dla autobusów, co przyśpieszyło czas podróży, a na pętli przy Powązkach Wojskowych były osoby, które same pytały podróżnych, gdzie chcą dojechać i wskazywały odpowiedni autobus. Wszystko zorganizowane na 6.
Lubię to! · Odpowiedz · 2 · 11 godz.

Łukasz
@ztm_warszawa Linia C09 z Cm Północnego na Młociny – czas przejazdu 11 minut!!! Petardowo! ZTM rządzi ;-)

Szczecin Blog
Szczecin powinien brać przykład z @ztm_warszawa

Mariusz ▶ **Zarząd Transportu Miejskiego**
11 godz.

Wyrazy uznania dla organizacji komunikacji cmentarnej. Obserwując ją corocznie odnoszę wrażenie, że z roku na rok jest coraz lepiej, co nie powinno dziwić, bo pracują przy niej od lat te same osoby. Pracownicy Nadzoru Ruchu byli uprzejmi i pomocni dla kierowców, a także bardzo ułatwiali jazdę po newralgicznych skrzyżowaniach, kierując ruchem 🙂
Lubię to! · Dodaj komentarz · Udostępnij · 3 4

STATYSTYKI AKCJI CMENTARNEJ

częstotliwość kursowania

najwyższa			najniższa		
C09	METRO MŁOCINY CM. PÓŁNOCNY (Brama Gł.)	0,8 min	C81	METRO MŁOCINY POCIECHA	60 min
C69	WIATRACZNA CM. BRÓDNOWSKI (Św. Wincentego)	1,5 min	C37	METRO WILANOWSKA CM. POŁUDNIOWY	30 min
C27	KRÓLEWSKA CM. BRÓDNOWSKI (Św. Wincentego)	2,0 min	C17	BOKSERSKA WILANÓW	15 min

długość trasy

najdłuższa			najkrótsza		
C81	METRO MŁOCINY POCIECHA	23 371 m	C50	CM. PÓŁNOCNY (Brama Gł.) CM. PÓŁNOCNY (Brama Zach.)	3 230 m
C37	METRO WILANOWSKA CM. POŁUDNIOWY	22 322 m	C09	METRO MŁOCINY CM. PÓŁNOCNY (Brama Gł.)	4 703 m
C88	WIATRACZNA CM. PÓŁNOCNY (Brama Gł.)	19 933 m	C20	DW. WSCHODNI (Kijowska) CM. BRÓDNOWSKI (Św. Wincentego)	5 000 m

liczba wozów

najwięcej			najmniej		
C09	METRO MŁOCINY CM. PÓŁNOCNY (Brama Gł.)	50 szt.	C81	METRO MŁOCINY POCIECHA	2 szt.
C84	PL. NARUTOWICZA CM. PÓŁNOCNY (Brama Gł.)	46 szt.	C37	METRO WILANOWSKA CM. POŁUDNIOWY	3 szt.
C69	WIATRACZNA CM. BRÓDNOWSKI (Św. Wincentego)	40 szt.	C17	BOKSERSKA WILANÓW	5 szt.

PORÓWNANIE LICZBY WOZÓW W RUCHU

816	119	528
standardowa sobota	zasilenie regularnych linii	linie cmentarne

razem: **1463 autobusy** (o 647 wiecej)

zatrudnienie

- **90 informatorów,** zlokalizowanych w rejonach cmentarzy, dworców kolejowych i najważniejszych węzłów przesiadkowych,
- **46 osób** zatrudnionych przy **kierowaniu ruchem**,
- **37 osób** badających **napełnienia pojazdów,**
- **84 pracowników Działu Nadzoru Przewozów** wzięło udział w organizacji transportu.

Internet

25 209 – tyle osób śledziło 1 listopada **relacje na żywo**

12 968 – tyle osób śledziło 2 listopada **relacje na żywo**

821 378 – liczba wejść **na stronę ZTM** 1 listopada

793 235 – liczba wejść **na stronę ZTM** 2 listopada

200 – tyle wpisów, komentarzy i odpowiedzi umieścił ZTM **na Facebooku i Twitterze**

Tramwaje wróciły na Targową

25 października br. został przywrócony ruch tramwajowy na ulicy Targowej, na odcinku od ulicy Kijowskiej do ulicy 11 Listopada. Tramwaje linii 3, 6, 18, 25 i 26 wróciły na trasy obowiązujące przed wyłączeniem ruchu tramwajowego na ulicy Targowej. „Czwórka" wróciła na most Śląsko-Dąbrowski, ale realizuje kursy ulicami Ratuszową i Jagiellońską. Ulicą Targową kursuje także linia 28 (DW. WSCHODNI / KIJOWSKA – PIASKI) oraz nowa linia 13, łącząca pętle KOŁO i KAWĘCZYŃSKA-BAZYLIKA. Jednocześnie została zlikwidowana linia autobusowa 226.

Nowa organizacja ruchu tramwajowego na Pradze związana jest z oddaniem do użytku trasy tramwajowej na ulicy Targowej.

Tramwaje linii **3, 6, 18, 25** i **26** kursują trasami obowiązującymi przed wyłączeniem z ruchu trasy tramwajowej na ulicy Targowej:

Linia 3: **ANNOPOL** - Annopol - Rembielińska - Matki Teresy z Kalkuty - Odrowąża - 11 Listopada - Targowa - Zamoyskiego - Grochowska - **GOCŁAWEK**

Linia 6: **GOCŁAWEK** - Grochowska - Zamoyskiego - Targowa - Ratuszowa - Jagiellońska - Starzyńskiego - most Gdański - Słomińskiego - Międzyparkowa - Andersa - Mickiewicza - Słowackiego - Marymoncka - Zgrupowania AK „Kampinos" - Kasprowicza - Nocznickiego - Wólczyńska - Broniewskiego - al. Reymonta - Powstańców Śląskich - **NOWE BEMOWO**

Uwaga! Tramwaje linii 6, w związku z wyłączeniem ruchu tramwajowego na odcinku KOŁO – NOWE BEMOWO, kursują obecnie na trasie skróconej do NOWEGO BEMOWA. Wraz z przywróceniem – 17 listopada br. – ruchu tramwajowego na Bemowie tramwaje linii 6 będą obsługiwały trasę GOCŁAWEK – KOŁO.

Linia 18: **ŻERAŃ FSO** - Jagiellońska - Starzyńskiego - most Gdański - Słomińskiego - Międzyparkowa - Andersa - pl. Bankowy - Marszałkowska - Puławska - Woronicza - Wołoska - Marynarska - **SŁUŻEWIEC**

Linia 25: **BANACHA** - Banacha - Grójecka - pl. Narutowicza - Grójecka - Al. Jerozolimskie - most Poniatowskiego - al. Poniatowskiego - al. Zieleniecka - Targowa - 11 Listopada - Odrowąża - Matki Teresy z Kalkuty - Rembielińska - Annopol - **ANNOPOL**



Linia 26: **WIATRACZNA** - Grochowska - Zamoyskiego - Targowa - al. Solidarności - Wolska - Połczyńska - Powstańców Śląskich - Górczewska - **OS. GÓRCZEWSKA**.

Tramwaje **linii 4** kursują na trasie: **ŻERAŃ WSCHODNI** - Annopol - Rembielińska - Matki Teresy z Kalkuty - Odrowąża - 11 Listopada - Targowa - Ratuszowa - Jagiellońska - al. Solidarności - pl. Bankowy - Marszałkowska - Puławska – **WYŚCIGI.**

Skierowanie tramwajów na trasę objazdową ulicami Ratuszową i Jagiellońską jest związana z małą powierzchnią przystanku tramwajowego na Trasie W-Z. Obecnie, gdy odcinek centralny II linii metra nie został jeszcze oddany do użytku, powierzchnia przystanku jest niewystarczająca.

Ulicą Targową kursują także tramwaje nowej linii **13** i linii **28**:

Linia 13: **KOŁO** - Dywizjonu 303 - Obozowa - Młynarska - al. Solidarności - Targowa - Kijowska - al. Tysiąclecia - Kawęczyńska - **KAWĘCZYŃSKA-BAZYLIKA**

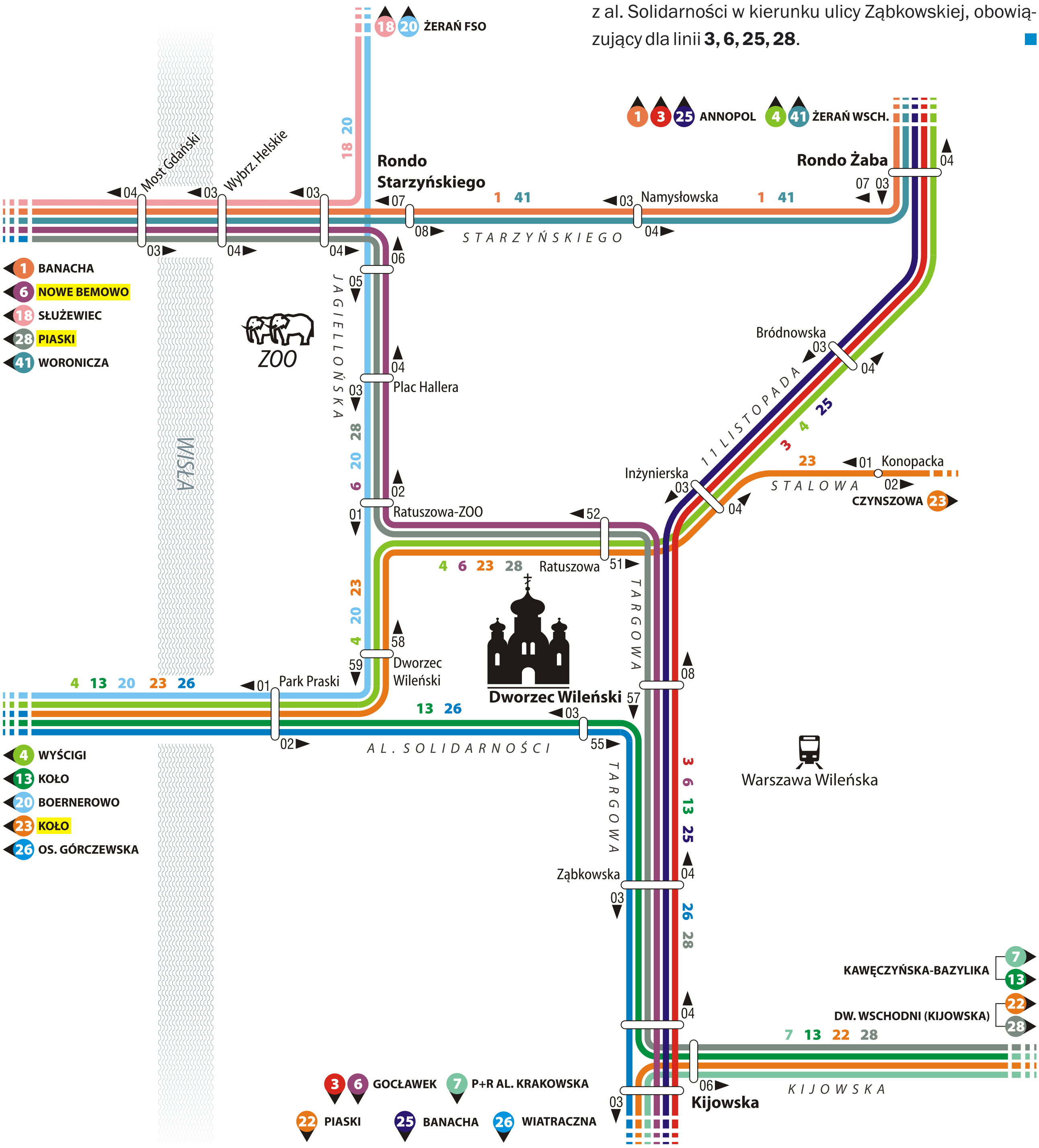
Linia 28: **DW.WSCHODNI/KIJOWSKA/** - Kijowska - Targowa - Ratuszowa - Jagiellońska - Starzyńskiego - most Gdański - Słomińskiego - al. Jana Pawła II - Broniewskiego – **PIASKI**.

Uwaga! Tramwaje linii 28, w związku z wyłączeniem ruchu tramwajowego na odcinku KOŁO – NOWE BEMOWO, kursują obecnie na trasie skróconej do PIASKÓW. Wraz z przywróceniem – 17 listopada br. – ruchu tramwajowego na Bemowie tramwaje linii 28 będą obsługiwały trasę DW. WSCHODNI (KIJOW-SKA) - KOŁO.

Wraz z przywróceniem ruchu tramwajowego na ulicy Targowej została zlikwidowana linia autobusowa **226**.

25 października – w sąsiedztwie Dworca Wileńskiego – **zostały uruchomione nowe przystanki tramwajowe**:

- **DW.WILEŃSKI 08:** zlokalizowany na ulicy Targowej za skrzyżowaniem z al. Solidarności w kierunku ulicy Wileńskiej, obowiązujący dla linii **3, 6, 25, 28**
- **DW.WILEŃSKI 55:** przystanek tymczasowy zlokalizowany w al. Solidarności przed skrzyżowaniem z ulicą Targową w kierunku ulicy Ząbkowskiej, obowiązujący dla linii **13, 26**
- **DW.WILEŃSKI 57:** przystanek tymczasowy zlokalizowany na ulicy Targowej przed skrzyżowaniem z al. Solidarności w kierunku ulicy Ząbkowskiej, obowiązujący dla linii **3, 6, 25, 28**.





Zobacz metro zanim pojedziesz

Centralnym odcinkiem II linii metra już niebawem pojedziemy do pracy, na spotkanie ze znajomymi, randkę, czy na spacer. Zanim jednak to się stanie, w niedzielę, 9 listopada, obejrzymy nowe i gotowe stacje podziemnej kolejki.

- *Serdecznie zapraszam wszystkich warszawiaków do zobaczenia stacji centralnego odcinka II linii metra w Dzień Otwarty, 9 listopada. Centralny odcinek drugiej linii metra jest gotowy - obecnie trwają odbiory, próbne przejazdy, przed nami jeszcze odbiory Straży Pożarnej, Sanepidu, nadzoru budowlanego. Chcemy być pewni, że wszystko jest bezpieczne i sprawne. Wiemy już, że wszyscy metrem pojedziemy 14 grudnia tego roku.* – mówi **Hanna Gronkiewicz-Walt, prezydent Warszawy**.

Niedziela, 9 listopada, będzie dniem otwartym na II linii metra. W godz. 10-18 otwarte będą wszystkie stacje nowej linii metra. Wstęp będzie wolny.

Wszystkie stacje są już gotowe, tak więc zobaczyć będzie można podziemne budowle takie, jakie pasażerowie będą widzieli podczas codziennych podróży podziemną koleją. Dotychczasowe dni otwarte odbywały się jeszcze podczas prac budowlanych i nikt nie widział ostatecznego efektu prac budowlańców. Teraz stacje pokażą się w całej okazałości. Wcześniejsze dni otwarte cieszyły się ogromną popularnością, chętnych do obejrzenia budowanych stacji było kilka razy więcej niż można było wpuścić na plac budowy. Teraz nie będzie takich ograniczeń, przyjść i obejrzeć stacje może każdy.

Dzień otwarty to nie tylko zwiedzanie stacji, ale także inne atrakcje. Dzielnica Wola zaprasza na grę miejską „**Metro zmienia Warszawę**”, Warszawska Organizacja Turystyczna na spacery z przewodnikiem dookoła nowych stacji. Przy stacji Świętokrzyska na warszawiaków czekają występy artystyczne, przedstawienia teatralne, zabawy dla dzieci. Wystąpi m.in. Zespół Pieśni i Tańca Uniwersytetu Warszawskiego „Warszawianka”. Niespodzianki szykują Centrum Nauki Kopernik i Wydział Fizyki oraz Wydział Chemii UW. Na Pradze, przy Placu Wileńskim rozłoży się Praski Jarmark. Będą stoiska handlowe, gastronomia, występy m.in. Praskiej Orkiestry Dętej, Kapeli z Targówka i Kapeli Praskiej, atrakcje dla dzieci.

Metro jeździ częściej

Od 3 listopada pociągi metra, w dni powszednie, w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego podjeżdżają na stacje co 2 min 30 s.

W poniedziałek, 3 listopada po raz pierwszy na tory wyjechały 33 składy, czyli o jeden więcej niż dotychczas. Dzięki temu, w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego **pociągi kursują co 2 min 30 s**. W kierunku Młocin pociągi jeżdżą ze zwiększoną częstotliwością od około godziny 7.10 do około godziny 8.10. W kierunku Kabat częstotliwość co 2 min 30 s obowiązuje od około godziny 7.55 do około godziny 8.50.

Dotychczas maksymalna częstotliwość, w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego, wynosiła 2 min 40 s. Częstotliwość kursowania pociągów metra w pozostałych godzinach nie zmieniła się.

Obsługa na najwyższym poziomie

Zarząd Transportu Miejskiego powołał Koordynatorów Punktów Obsługi Pasażerów. Ich zadaniem będzie utrzymanie obsługi pasażerów w każdym z punktów na najwyższym możliwym poziomie.

Koordynatorzy rozpoczęli pracę 1 listopada. Każdy z nich jest teraz niejako „gospodarzem” POP-u. Pełni nadzór nad jego funkcjonowaniem a także nad wizerunkiem. Razem z pracownikami POP-ów czuwa nad tym by pasażerowie byli zawsze obsługiwani profesjonalnie, na najwyższym poziomie. Dba również o to by informacje udzielane pasażerom były zawsze kompleksowe i wyczerpujące.

Koordynator każdego z POP-ów jest do dyspozycji pasażerów. Przyjmuje wszelkie uwagi związane z funkcjonowaniem punktu.

Jabłonna i Nadarzyn w systemie „Warszawa +"

Kolejne gminy po Markach zdecydowały się skorzystać z oferty „Warszawa+". Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego podpisał porozumienie z wójtami gmin: Jabłonna i Nadarzyn.



Oferta „Warszawa+" skierowana jest do gmin aglomeracji warszawskiej, których mieszkańcy korzystają codziennie z komunikacji zbiorowej organizowanej przez Zarząd Transportu Miejskiego. Dokładniej do tych samorządów, które są gotowe na wnoszenie wyższych dopłat do funkcjonowania komunikacji, oferując jednocześnie swoim mieszkańcom możliwość tańszego podróżowania komunikacją miejską.

Tańszego, gdyż bilet 30-dniowy imienny, ważny w obu strefach, kosztuje obecnie 210 zł (ulgowy 105 zł). Tymczasem **mieszkaniec gminy, która zdecyduje się skorzystać z oferty „Warszawa+" zapłaci za niego jedynie 196 zł (98 zł)**. Na bilet 90-dniowy imienny na obie strefy trzeba wydać bez żadnej zniżki 536 zł (ulgowy 268 zł). W ramach „Warszawa+" będzie kosztował tylko 482 zł (241 zł). Mieszkańcy gmin, które będą chciały korzystać z „Warszawa+" będą też mogli kupić tańsze bilety tylko na drugą strefę. 30-dniowy będzie kosztować 98 zł (ulgowy 49 zł), a 90-dniowy – 250 zł (ulgowy 125 zł). Dla porównania – bilety na drugą strefę bez zniżki będą kosztowały odpowiednio 112 zł (61 zł) i 282 zł (191 zł). Różnicę w cenie biletów będą pokrywały samorządy, które podpiszą porozumienie z ZTM.

Tańsze bilety mogą być kodowane wyłącznie na spersonalizowanej (posiadającej zdjęcie oraz imię i nazwisko właściciela) Warszawskiej Karcie Miejskiej wydawanej mieszkańcom przez gminy. To gminy same również ustalają zasady wydawania mieszkańcom kart.

Jako pierwsze z oferty skorzystały Marki. 22 października do Marek dołączyła Jabłonna i Nadarzyn. Mieszkańcy tych gmin korzystają z tańszych biletów długookresowych od 1 listopada.

Nowe trasy autobusów w Wawrze

Od 3 listopada autobusy linii 142 kursują ulicą Przewodową. Dla autobusów linii 219 została wprowadzona wydłużona trasa – z GOCŁAWIA przez ulice Bora-Komorowskiego, Nowozabielską, Trakt Lubelski, Skalnicową i Panny Wodnej do pętli PKP RADOŚĆ. Zmiany tras były możliwe dzięki wybudowaniu infrastruktury przystankowej na ulicy Przewodowej, Nowozabielskiej i Skalnicowej.



Autobusy linii **142** i **219** – od 3 listopada – kursują nowymi trasami.

Linia **142** obsługuje trasę: **WIATRACZNA** - ... - Trakt Lubelski – Wał Miedzeszyński – Przewodowa – Patriotów – Walcownicza - ... - **ALEKSANDRÓW**.

Dla autobusów linii **219** została wprowadzona wydłużona trasa: **GOCŁAW** – Bora-Komorowskiego – Fieldorfa – Jugosłowiańska – Bora-Komorowskiego (powrót: Bora-Komorowskiego) – Stoczniowców – Nowozabielska – Kadetów – Lucerny – Mrówcza – Juhasów – Borków – Trakt Lubelski – Skalnicowa – Panny Wodnej – **PKP RADOŚĆ**.

Uwaga! Rozkłady jazdy autobusów linii **213** i **219** zostały skoordynowane na odcinku obsługi-wanym przez obie linie. Pomiędzy Gocławiem a Radością autobusy linii 213 i 219 zapewniają łącznie **cztery kursy na godzinę**.



Pewna epoka w warszawskiej komunikacji się kończy

Do końca 2016 roku – w ramach projektu „**Przystanek Komunikacji Miejskiej**” – zostanie zamontowanych 1580 wiat przystankowych. Nowoczesnych, funkcjonalnych, eleganckich, przyjaznych pasażerom i miastu.

Oblicze Warszawy wkrótce się zmieni. W nieco ponad dwa lata ponad 30 procent przystanków w mieście odmłodnieje. Z naszego otoczenia znikną 40-letnie wiaty „Ł”, zwane Łazienkowskimi, kiedyś szare, dziś szarobure z cieknącymi dachami, często zdezelowane. Inne rodzaje przystanków z nieco młodszym stażem zostaną, ale umieszczone będą w nowych – mniej reprezentacyjnych – lokalizacjach.

Już w tym roku zamontowanych zostanie 180 wiat przystankowych w ramach projektu „Przystanek Komunikacji Miejskiej”. To unikalne przedsięwzięcie w skali kraju. Żadne miasto w Polsce nie przeprowadziło wymiany infrastruktury przystankowej na taką skalę. Żadne nie zrealizowało podobnie ogromnego projektu w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

Korzyść dla obu stron

Ogłoszenie o koncesji na wymianę wiat ukazało się w maju 2010 roku. Zleceniodawcą było miasto stołeczne Warszawa. Wnioski o wzięcie udziału w postępowaniu złożyło pięć firm – trzy konsorcja i dwie firmy działające samodzielnie. Finalnie ofertę przedstawiły dwa konsorcja – CAM Media i AMS-Ströer.

Umowa ze zwycięzcą – konsorcjum firm AMS i Ströer – podpisana została 18 grudnia 2013 roku. Liczy 63 strony, dołączonych do niej jest 17 załączników. – *Ktoś może sobie pomyśleć, że ten proces trwał zbyt długo, ale operacja ma charakter pionierski, tworzymy coś zupełnie nowego, nic nie odtwarzamy. Chcieliśmy wypracować przy tym jak najlepsze warunki dla tego projektu. My działaliśmy w imieniu pasażera, musieliśmy uwzględnić potrzeby układu komunikacyjnego. Koncesjonariusz patrzył na umowę głównie pod kątem zapewnienia sobie najbardziej atrakcyjnej powierzchni reklamowej w najbardziej reprezentacyjnych miejscach Warszawy* – opowiada **Karolina Jakubiak-Pupecka z Działu Zarządzania Infrastruktury Przystankowej ZTM**, uczestnicząca w realizacji projektu.

Na mocy kontraktu, obowiązującego przez 8 lat i 10 miesięcy, **koncesjonariusz postawi 1580 wiat przystankowych**. Na własny koszt. Sfinansuje tę operację, ale również będzie dbał o utrzymanie infrastruktury, a także serwisowanie i naprawianie wiat, w skrajnych przypadkach – całkowitego zniszczenia – to na nim spoczywa obowiązek wymiany wiat na nowe. Do obowiązków koncesjonariusza będzie należało też uiszczanie opłat administracyjnych, w tym za oświetlenie

wiat oraz partycypowanie w kosztach sprzątania przystanków. On także ubezpiecza całą infrastrukturę.

Jest kij, jest i marchewka. W zamian za te obowiązki koncesjonariusz otrzymuje możliwość prowadzenia działalności reklamowej na panelach reklamowych znajdujących się na wiatach. Innymi słowy jemu przypadają zyski z reklam. AMS wspólnie z miastem ustalił tzw. kwotę referencyjną w wysokości 0,01 zł, czyli, że od wszystkich przychodów uzyskiwanych z użytkowania wiat na rzecz miasta będzie przekazywał 0,1 proc. – *Idea koncesji narodziła się z ograniczeń w budżecie miejskim. Miasto nie miało pieniędzy, żeby wymienić wiaty. Od 2011 roku nie dostajemy na ten cel pieniędzy. Proces inwestycyjny, który w tym wypadku wyniósł około 80 milionów złotych, przenieśliśmy na koncesjonariusza. Ten nie dość, że oferuje nam wiaty i ponosi ogromny wydatek, ma jeszcze na tym zarobić. Mamy wspólny cel, który realizujemy* – mówi **Robert Czapiński, kierownik Działu Zarządzania Infrastrukturą Przystankową ZTM**.

Sam pomysł na kontrakt miasta z udziałem partnera prywatnego nie jest nowy. W 1991 roku na podobnej zasadzie Warszawa podpisała umowę z firmą Adpol. Do dziś jeszcze przy stołecznych ulicach stoją wiaty – owoc tego porozumienia – czerwone, z półokrągłym zadaszeniem. – **Adpol postawił w Warszawie 530 wiat. I podobnie jak teraz AMS utrzymywali się za to z reklam. W tamtych czaszach nie było jednak tak skomplikowanych przepisów prawnych, które dziś wydłużyły nam znacznie procedurę** – opowiada Robert Czapiński, który jest także prezesem zarządu Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej.

Wymiana wiat ma swoje uzasadnienie. Nowe, mają przede wszystkim pasażerom zapewnić komfort przebywania na przystanku. – *Wiat mamy wciąż za mało. Dużo jest takich, które trzeba wymienić i od dawna mamy tego świadomość. Stale otrzymujemy skargi od pasażerów, którzy piszą do nas, dzwonią i mówią, że tu dach cieknie, tam wiata jest przechylona. Czasami, jak się da wyremontować, to ją naprawiamy, ale niektóre są już tak zniszczone, że nie sposób ich odnowić w satysfakcjonujący dla pasażera i dla nas sposób* – tłumaczy Karolina Jakubiak-Pupecka.

Ale jest też inna przyczyna wymiany mebli miejskich. Stolica Polski do dziś nie posiada ujednoliconej infrastruktury przystankowej. W oczekiwaniu na autobus bądź tramwaj pasażerowie stoją w przy wspomnianych przystankach typu „Ł" srebrnych, zwanych też Łazienkowskimi albo przy wiatach firmy Adpol albo przy czerwonych prostokątnych przystankach typu „Targówek". A są jeszcze przystanki typu „Budotechniki", „Tejbranty", przypominające konstrukcje „Łazienkowskie". Na Krakowskim Przedmieściu od kilku lat stoją wiaty dedykowane temu miejscu. Na obszarze objętym ochroną zabytków pojawiają się przystanki „konserwa-







torskie” na które zgodę wydał Stołeczny Konserwator Zabytków. Zdarzają się miejsca z postawionym prostym słupkiem przystankowym. – *Gdzieniegdzie są i przystanki z konstrukcjami z blachy falistej. Nazywamy je „obcymi”, bo nie my je stawialiśmy, choć dobrze wiemy, kto je stawiał. Gdy nie było pieniędzy, to gminy podejmowały działania, żeby ułatwić życie pasażerom* – opowiada Robert Człapiński.

Ta różnorodność przez mieszkańców i media odbierana jest do dziś jako drażniący nieład. Przystanki stanowią bowiem integralną część miasta. Pisał o tym profesor Piotr Bożyk z Akademii Sztuk Pięknych w Krakowie, analizując wyniki konkursu na wiatę przystankową z 2006 roku. *„Obiekty tworzące system i występujące licznie w przestrzeni miejskiej mają ogromną siłę oddziaływania. Ponieważ nie można uniknąć codziennego z nimi obcowania, stają się z jednej strony trwałym elementem miejskiego pejzażu, jak również scenografią spektaklu życia mieszkańców – wyrażają ich cechy, ale także je kształtują. Są dla mieszkańców osłoną, „ubiorem”, ale i wizytówką miasta, a poprzez sposób „starzenia się”, też swego rodzaju Lustrem”.* Jednorodne wiaty mają więc uporządkować przestrzeń miejską.

24 pomysły na wiaty, a zwycięzcą jest...

Pomysł na odnowienie infrastruktury przystankowej zrodził się przed kilkoma laty. Ostatecznie w 2006 roku odbył się konkurs na zaprojektowanie przystanku komunikacji miejskiej w stolicy. Organizatorem było Miasto Stołeczne Warszawa, a przygotowało i przeprowadziło go Biuro Naczelnego Architekta Miasta. Przewodniczącym sądu konkursowego został Tomasz Gamdzyk z Wydziału Estetyki Przestrzeni Publicznej w Biurze Naczelnego Architekta Miasta. W jury zasiadało dziewięć osób.

Do kapituły wpłynęło 27 prac, w tym 24 kompletne. Zwyciężył projekt Pracowni Niwiński i Porębski. Architekci tego biura są również twórcami Miejskiego Systemu Informacji. Projekt otrzymał 89 punktów na 100 możliwych.

„Praca została nagrodzona za czytelność i lapidarność formy plastycznej. Na uznanie sędziów zasłużyły: koncepcja zadaszenia przestrzeni publicznej bez jej optycznego wygrodzenia; niecodzienny układ konstrukcyjny wiaty, dający szerokie możliwości aranżacyjne przestrzeni i wielkości; możliwość bardzo bogatego, ale prostego w realizacji systemu wiat o różnych układach i wielkościach, stopniu przesłonięcia i zabudowy; lekkość i transparentność całej struktury; dyskretne wkomponowanie paneli reklamowych, tak że spełniają wymogi reklamy zewnętrznej, a jednocześnie nie stanowią narzucającego się elementu na przystanku. Na uwagę zasługuje całościowo przemyślana koncepcja i spójność formalna systemu mebli na przystanku.

W projekcie widać dbałość o realia eksploatacyjne i staranność w dopracowaniu detali. Ze wszystkich prac ta właśnie wydaje się najwłaściwsza do kompleksowej realizacji” – brzmiało uzasadnienie jury.

> *Obiekty tworzące system i występujące licznie w przestrzeni miejskiej mają ogromną siłę oddziaływania. Są dla mieszkańców osłoną, „ubiorem”, wizytówką miasta.*

– *Obrady kapituły odbywały się w zlikwidowanej już zajezdni autobusowej na Chełmskiej. W jury zasiadali przeważnie artyści. I nie ukrywam dziś, że mieliśmy pewne problemy, żeby się zgodzić co do ostatecznej wersji. Bo to, co jest fajne dla artystów, dla praktyków, do których ja się zaliczam, staje się przeszkodą. Na przykład drugie miejsce w konkursie zajął przepiękny projekt. Wiata, która w środku była wypełniona żyjącymi roślinami. Można się domyśleć jak bardzo byłoby kłopotliwe utrzymanie tej flory. Po pewnym czasie takie wiaty mogły stracić główny walor estetyczny* – opowiada Robert Człapiński, który był jednym z członków jury.



Gdzie, ile i kiedy?

Montaż nowych wiat rozpoczął się w ubiegłym miesiącu. Pierwsza stanęła przy Rondzie Daszyńskiego. Uroczystego odsłonięcia dokonał wiceprezydent Warszawy Jacek Wojciechowicz, dyrektor ZTM Wiesław Witek i prezes spółki AMS Marek Kuzaka. Kolejne wiaty postawione zostaną także wzdłuż centralnego odcinka II linii metra, a potem w dzielnicy Śródmieście. W następnej kolejności prace będą kontynuowane na Żoliborzu, Mokotowie oraz na Pradze Północ. W tym roku postawionych zostanie 180 sztuk wiat, w przyszłym 720, a w 2016 roku – 680.

Możliwe są jednak odstępstwa od tych planów. – *Montaż konstrukcji jest prosty, podobnie przygotowanie terenu, trwa jeden, dwa dni, ale proces decyzyjny stanowi ogromne wyzwanie. Po to, żeby postawić przystanek potrzebnych jest szereg zezwoleń* – opowiada Robert Członiński. – *Są więc miejsca, gdzie nie postawimy wiat, bo pod chodnikiem położona jest rura z wodą. Jeżeli jest tuż pod powierzchnią, to nic nie można w tym miejscu postawić. Inny przykład: pasek gruntu znajduje się w pasie drogowym o szerokości półtora metra, a dalej jest działka prywatna. Nie możemy wejść na czyjś teren i postawić tam przystanku. Powodów dla których nie można zamontować wiat jest naprawdę bardzo dużo. Wydłuża to tę operację. Pozwoleń nie uzyskujemy hurtem, ale oddzielnie na każdy przystanek* – dodaje.

Przedstawiciele miasta i koncesjonariusza nie ukrywają, że dobierają lokalizację według starannie dobranego klucza. Wiaty mają pojawić się w najbardziej reprezentacyjnych częściach Warszawy. Znów zadziała prawo obopólnej korzyści. Stolica może pochwalić się światu nowoczesną architekturą mebli miejskich, koncesjonariusz dostaje atrakcyjne miejsce dla reklamodawców.

Ale istnieją też lokalizacje, w których przystanki nie będą wyposażone w panele reklamowe, ponieważ koncesjonariusz chce uniknąć sytuacji, by rola reklamowa przystanku przeważyła nad użyteczną. *„Pojawi się reklama w formie estetycznych gablot citylightowych, w pełni zintegrowanych z wiatą i elegancko wkomponowanych w tkankę miejską. Ta forma reklamy posiada najwyższą akceptację społeczną, a jej pojawienie się da impuls do porządkowania przestrzeni publicznej”* – czytamy w komunikacie firmy AMS. Panele reklamowe będą miały ściśle reglamentowany wymiar – 120 cm na 180 cm.

Trzy rodzaje wiat, ale też słupki, dodatkowe ławeczki i stojaki rowerowe

Wiaty posiadają trzy warianty: konkursowe, konserwatorskie i seryjne. – *Miasto chciało wyróżnić niektóre ulice i postawić najbardziej okazałe wiaty w centralnych miejscach stolicy. Tam znajdą się wiaty konkursowe i i konserwatorskie, które mają charakter ekskluzywny, m.in. ze względu na koszt produkcji* – uzasadnia Karolina Jakubiak-Pupecka.

Wszystkie będą wyposażone w gabloty, w których będą umieszczone rozkłady jazdy, ławeczki i obudowę. Na specjalnej listwie umieszczone zostanie nazwa i numer przystanku,

linie autobusowe bądź tramwajowe. Wiaty mogą być większe, w zależności od obszaru na którym zostaną postawione. W niektórych miejscach koncesjonariusz zapewnia postawienie ławeczek wolnostojących (planowanych jest 410 sztuk), stojaków rowerowych (316) oraz słupków przystankowych (315).

– Będziemy bardzo elastyczni. W miejscach, gdzie w gablotach nie zmieszczą się rozkłady, umieścimy je na słupkach przystankowych. Pilnie obserwujemy potoki pasażerskie i w zależności od rezultatu naszych obserwacji, będziemy dostawiać ławeczki, również w miejscach, gdzie komunikacją miejską podróżuje dużo starszych osób – tłumaczy Karolina Jakubiak-Pupecka.

Zupełną nowością będą nowinki technologiczne, które umożliwią podróżującym łączność ze światem wirtualnym.

Idzie nowe

Wymiana 1580 wiat będzie początkiem znaczących zmian w miejskiej infrastrukturze przystankowej. Warszawa posiada około pięciu tysięcy przystanków. Z miejsc, gdzie postawione zostaną nowe wiaty, stare będą zabrane i ulokowane w innych rejonach stolicy. – *Oczywiście, ideałem byłoby upiększyć Warszawę pięcioma tysiącami nowoczesnych, jednorodnych wiati. Niestety, nie jest to możliwe. Dlatego po pierwsze, że w niektórych obszarach jest za mało miejsca, by postawić taką konstrukcję. Po drugie, koncesjonariusz w wielu miejscach nie dostrzegł potencjału reklamowego. Inaczej mówiąc, nie opłacało mu się to, inwestycja by się nie zwróciła. Rozumiemy to i z tych obszarów, w których stawiamy wiaty, obecne przenosimy w inne rejony. Nie będzie już najbardziej znanych przystanków typu „Łazienkowskiego". Pewna epoka w warszawskiej komunikacji się kończy i zaczyna zupełnie nowa* – zapowiada Robert Człapiński.



Trzy rodzaje wiat

Konkursowa, konserwatorska i seryjna, to trzy warianty nowych wiat, które zostaną zamontowane w ramach projektu „Przystanek Komunikacji Miejskiej". Oto jak wyglądają i czym się charakteryzują.

WIATA KONKURSOWA

Ogólne informacje

- Postawione zostaną w reprezentacyjnych miejscach stolicy oraz w kluczowych komunikacyjnie lokalizacjach,
- łącznie zamontowanych będzie **625 sztuk,**
- to **najdroższa z wiat montowanych w ramach projektu** ze względu na ekskluzywność oraz materiały i technologie użyte do produkcji,
- produkowana w zakładach w Wołominie,
- Projektant: **Towarzystwo Projektowe s.c. G. Niwiński, J. Porębski.** Współpraca: **Tejbrant Polska Sp. z o.o**.

Budowa

- **Modułowy charakter** umożliwia konfiguracje w trzech wersjach – długiej (8 x 1,6 m), krótszej (6,5 x 1,6 m), wąskiej (6,5 x 1,2 m),
- konstrukcja: **aluminiowa, lakierowana proszkowo,**
- całość jest przykryta dachem i z trzech stron osłonięta szybami,
- **podświetlona czytelna listwa** prezentująca nazwę przystanku i numery linii,
- **wygodna ławka** wykonana z wysokiej klasy drewna liściastego, impregnowana olejowo,
- **szkło laminowane w dachu** oraz **szkło bezpieczne** w ścianach osłonowych ,
- oświetlenie wnętrza - **energooszczędna technologia LED.**

Komfort i bezpieczeństwo

- po zmroku **wiata będzie oświetlona**, co ma za zapewnić bezpieczeństwo i komfort pasażerom,
- wnętrze **chronione jest przed nadmiernym nagrzewaniem** dzięki zastosowanie w dachu białego rastera,
- **szyby osłonowe**, które tworzą konstrukcje, skutecznie chronią przed wiatrem,
- wprowadzono **system odwodnienia** sprowadzający wodę opadową poza obrys wiaty bez ochlapywania pasażerów,
- na przystankach o mniejszej powierzchni (dotychczas tylko słupek przystankowy) instalacja wiaty wąskiej chroniącej przed deszczem i wiatrem,
- wyposażone w **technologię Near Field Communication** (NFC) oraz **kody QR,**
- **darmowe WiFi,**
- możliwość korzystania z **gateams.com** (planer podróży, informacje o mieście, darmowe treści).

Trwałość

- trwałość obiektu gwarantują: zabezpieczone antykorozyjnie **wysokiej jakości stopy aluminium**, malowanie proszkowo, **hartowane szkło** szyb osłonowych oraz **szklany dach,**
- zastosowanie **klejonych elementów** zapewnia ławkom wytrzymałość na ponadnormatywne obciążenia i negatywne działanie środowiska.



WIATA KONSERWATORSKA

Ogólne informacje

- postawione zostaną **w obszarach objętych nadzorem Stołecznego Konserwatora Zabytków** oraz obszarach przylegających, w miejsce wiat konkursowych,
- łącznie planowanych jest montaż **150 sztuk** (z puli 625 sztuk wiat konkursowych),
- produkowane w zakładach w Radomiu,
- Projektant: **Towarzystwo Projektowe s.c. G. Niwiński, J. Porębski.** Współpraca: **Tejbrant Polska Sp. z o.o.**

Budowa

- wersja standardowa z prostopadłą gablotą reklamową osłaniającą wnętrze wiaty, wersja wąska z dwiema krótkimi szybami osłonowymi (bez zmniejszania szerokości dachu),
- **konstrukcja stalowa**, cynkowana ogniowo, lakierowana proszkowo,
- dach ze szkła klejonego z folią między taflami,
- charakterystyczna **ławka o długości 4 metrów** wykonana z wysokiej klasy drewna liściastego, impregnowana olejowo,
- **przestronne wnętrze**, całość przestrzeni przykryta dachem, podzielona na przestrzeń wewnętrzną i zewnętrzną,
- **szkło laminowane** w dachu oraz **szkło bezpieczne** w ścianach osłonowych ,
- podświetlona, **czytelna listwa prezentująca nazwę przystanku i numery linii,**
- oświetlenie wnętrza - **energooszczędna technologia LED.**

Komfort i bezpieczeństwo

- **po zmroku wiata będzie oświetlona**, co ma za zapewnić bezpieczeństwo i komfort pasażerom,
- **wnętrze chronione jest przed nadmiernym nagrzewaniem** dzięki zastosowanie w dachu białego rastera,
- **szyby osłonowe**, które tworzą konstrukcje, skutecznie chronią przed wiatrem,
- wprowadzono **system odwodnienia** sprowadzający wodę opadową poza obrys wiaty bez ochlapywania pasażerów,
- na przystankach o mniejszej powierzchni (dotychczas tylko słupek przystankowy) instalacja wiaty wąskiej chroniącej przed deszczem i wiatrem,
- wyposażone w technologię **Near Field Communication** (NFC) oraz **kody QR,**
- **darmowe WiFi,**
- możliwość korzystania z **gateams.com** (planer podróży, informacje o mieście, darmowe treści).

Trwałość

- trwałość obiektu gwarantuje: **proces cynkowania ogniowego konstrukcji stalowej** w połączeniu z l**akierowaniem proszkowym** oraz szklane elemennty dachu i szyb osłonowych,
- **zastosowanie klejonych elementów** zapewnia ławkom wytrzymałość na ponadnormatywne obciążenia i negatywne działanie środowiska.



WIATA SERYJNA

Ogólne informacje

- postawione zostaną **przy głównych trasach miejskich poza ścisłym centrum Warszawy,**
- planowany jest montaż **955 sztuk,**
- produkowana w zakładach w Wyszkowie,
- Projektant: **Towarzystwo Projektowe s.c. G. Niwiński, J. Porębski**. Współpraca: **Tejbrant Polska Sp. z o.o.**

Budowa

- **konstrukcja aluminiowa**, lakierowana proszkowo, specjalnie przygotowane profile do tego typu wiaty,
- **dach z miedzianego poliwęglanu litego**, zapewniający rozświetlenie wiaty, jednocześnie ograniczający nadmierne nagrzewanie,
- **ławka z uchwytami** ułatwiającymi pasażerowi korzystanie z niej, a jednocześnie utrudniającymi spanie na niej. Wykonana z wysokiej jakości drewna liściastego impregnowanego olejowo,
- **wiata zaprojektowana dla Warszawy**, nawiązująca wyglądem do popularnych wiat typu „Ł", zwanych „Łazienkowskimi",
- **budowa segmentowa** umożliwiające dostosowanie wielkości wiaty do natężenia ruchu pasażerskiego,
- występują trzy wersje: 2, 3 i 4 segmentowe o długości 2,8 m, 4,2 m, 5,6 m.
- **czytelna listwa** prezentująca nazwę przystanku i numery linii.

Komfort i bezpieczeństwo

- **przestrzeń przykryta jest szerokim dachem**, osłonięta z trzech stron szybami osłonowymi, co zapewnia wysoki komfort oczekiwania na przejazd,
- wnętrze wiaty jest bardzo **dobrze widoczne z każdej strony**. Pasażerom zapewnia widoczność nadjeżdżającego pojazdu z każdego miejsca,
- **wnętrze chronione jest przed nadmiernym nagrzewaniem**, opadami deszczu i śniegu,
- wprowadzono **system odwodnienia** sprowadzający wodę opadową poza obrys wiaty (bez ochlapywania pasażerów),
- **ochrona przed wiatrem** dzięki zastosowaniu ścian bocznych i gablot,
- na przystankach o mniejszej powierzchni (dotychczas tylko słupek przystankowy) instalacja tzw. wąskiej wiaty chroniącej przed deszczem i wiatrem,
- wyposażone w technologię **Near Field Communication** (NFC) oraz **kody QR**,
- **darmowe WiFi**,
- możliwość korzystania z **gateams.com** (planer podróży, informacje o mieście, darmowe treści).

Dodatkowe wyposażenie.
Wszystkie rodzaje wiat zostaną wyposażone w części lokalizacji w dodatkowe meble: **wolnostojącą ławkę, słupek przystan-kowy** lub **zestaw stojaków rowerowych zaprojektowanych dla m.st. Warszawy**.



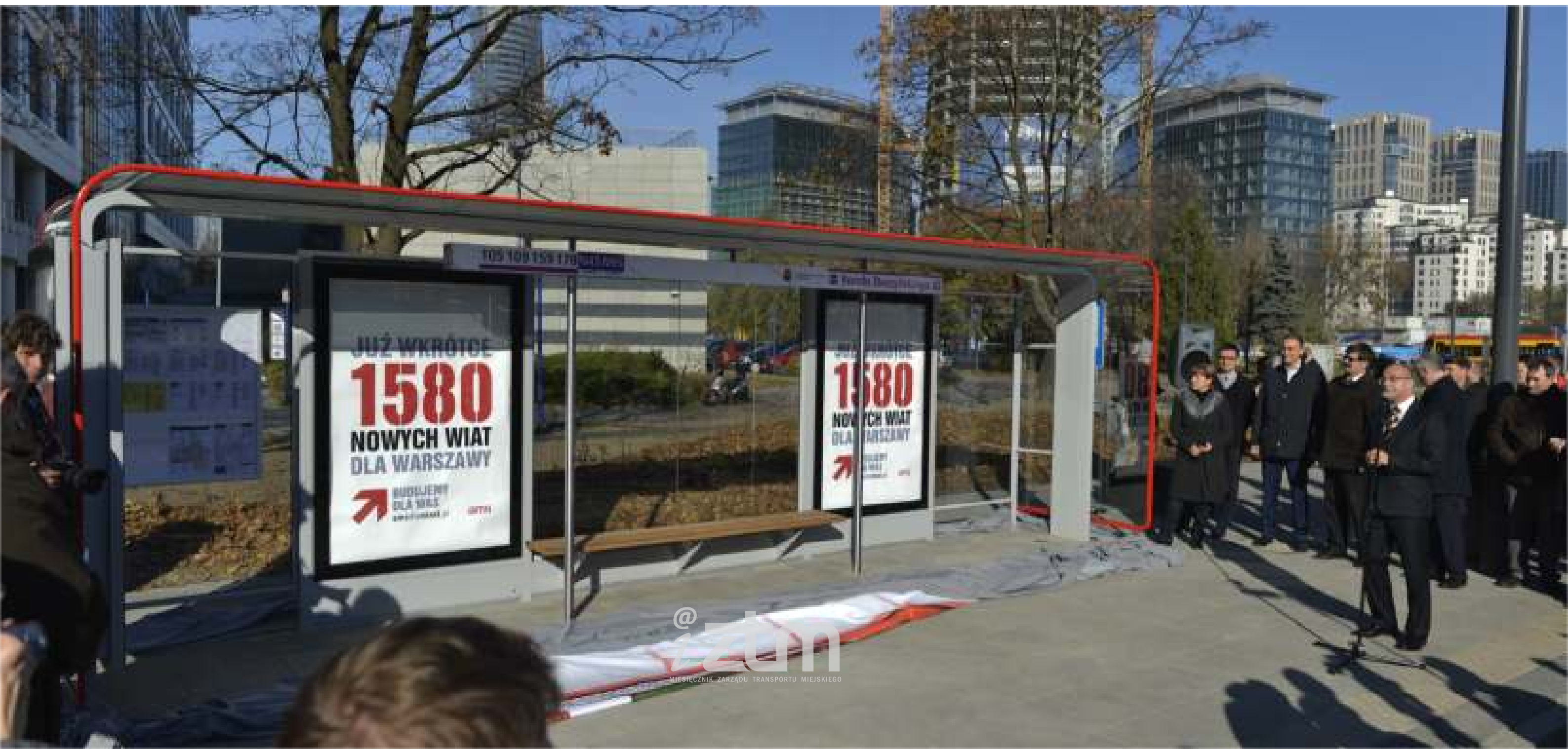
Wzór dla innych

Pierwsza z nowych wiat, powstała w ramach projektu „Przystanek Komunikacji Miejskiej”, stanęła w poniedziałek 27 października na rondzie Daszyńskiego. Odsłonięcia dokonali zastępca Prezydent m.st. Warszawy Jacek Wojciechowicz i Marek Kuzaka, prezes AMS S.A.

– To przełomowy moment dla naszego miasta. Stoimy przed gotowym produktem, przed wiatą, która kilka lat temu wygrała konkurs, potem trwał proces wyłonienia koncesjonariusza. Mamy namacalny dowód na to, że partnerstwo publiczno-prywatne pomimo wielu mankamentów ma sens. Udało się rozstrzygnąć ten przetarg jeden z większych w Polsce, a w tej dziedzinie na pewno największy – powiedział **wiceprezydent Jacek Wojciechowicz**. – *Można powiedzieć, że Warszawa co dnia zmienia swoje oblicze, staje się coraz piękniejsza. Za mną widać kolejny budynek budowany na poprzemysłowych terenach Woli. Obok mamy drugą linię metra, teraz nową wiatę. Można się tylko cieszyć, że Warszawa staje się miastem na miarę naszych marzeń* – dodał.

O zaletach nowych obiektów mówił też **Wojciech Wagner, naczelnik Wydziału Estetyki Przestrzeni Publicznej** w stołecznym Biurze Architektury. – *Z mojego punktu widzenia, czyli osoby, która zajmuje się estetyką miasta ten moment jest ważny z trzech powodów. Po pierwsze, wiaty są realizowane w modelu partnerstwa publiczno-prywatnego, modelu, który w Polsce wciąż stawia pierwsze kroki, jest eksperymentalny. Mam nadzieję, że będzie się ten model rozszerzał i doprowadzał do takich skutków jak w państwach Europy Zachodniej, gdzie na tej zasadzie odbywają się rewitalizacje całych kwartałów miejskich. Po drugie, ta wiata zmienia przestrzeń Warszawy. Praca nad przestrzenią jest elementem złożonym. Tych elementów jest oczywiście mnóstwo, wiata jest jednym z nich. Istotny jest fakt, że powstanie cały system wiat. Wszystkie są projektowane w sposób niezwykle staranny i będą tworzyć fragment tożsamości tego miasta. Trzeci aspekt to obecność reklamy w przestrzeni publicznej. Miasta w Polsce cierpią na przypadłość jaką jest anarchia reklamowa. Ta reklama sformatowana została w taki sposób, że z jednej strony zapewnia oglądalność takiego nośnika, z drugiej te nośniki nie stoją w sprzeczności z porządkiem przestrzennym i architektonicznym miasta. My z jednej strony chcemy walczyć z tych harmiderem w przestrzeni miejskiej, ale tu potrzebne są zmiany w prawie, z drugiej musimy pokazywać dobre wzory. Myślę, że ta wiata takim wzorem będzie. Chciałbym życzyć tej wiecie długiego życia i tego, żeby się szlachetnie starzała* – mówił Wojciech Wagner.

Na uroczystość przybyło kilkudziesięciu warszawiaków, mnóstwo dziennikarzy oraz tych urzędników, którzy chcieli obejrzeć nowy mebel miejski, który wkrótce pojawi się we wszystkich zakątkach stolicy. Prace przygotowawcze i montażowe na rondzie Daszyńskiego trwały dzień. – *Ale moi pracownicy byli zaangażowani również w nocy, chcieliśmy, żeby wszystko poszło idealnie* – przyznał **prezes AMS Marek Kuzaka**.





Zaprojektowana w sposób kompletny

Wiele rozwiązań sprawia, że wiaty będą niezaprzeczalnym walorem Warszawy – mówi **Marek Kuzaka prezes firmy AMS S.A.**

Z okazji odsłonięcia pierwszej wiaty przy rondzie Daszyńskiego podkreślił pan, że to symboliczny i historyczny moment dla Warszawy

- Dzięki nowym wiatom zmienia się przestrzeń miejska stolicy. Są to obiekty, które zawsze znacząco wpisywały się w architekturę krajobrazu Warszawy i powstawały w ważnych dla miasta chwilach.

Na początku lat 70., kiedy Warszawa przeżywała pierwszy okres burzliwego rozwoju, postawione zostały wiaty typu „Ł”, popularne „ełki” albo „Łazienkowskie”. One jeszcze stoją, wciąż służą warszawiakom. Na tamte czasy były bardzo nowoczesne i miały charakter postmodernistyczny.

Początek lat 90. to były czasy, kiedy napawaliśmy się wolnością. Wtedy stawiane były wiaty typu „Adpol”. Nie byłem jeszcze wtedy pracownikiem firmy reklamy zewnętrznej, ale pamiętam, jak jeździłem z ciekawości oglądać pierwsze egzemplarze nowych wiat na placu Bankowym – czerwonych, z półokrągłym dachem. Szalenie interesowało mnie już wówczas to, co wzbogaca naszą wspólną przestrzeń.

Po wejściu do Unii czekaliśmy kilka lat, żeby w naszym mieście pojawił się ten nowy element architektoniczny. I to jest ta chwila. Postawiliśmy pierwszą z nowych 1580 wiat. Czuję ogromne zadowolenie, że to nasza firma rozpoczęła końcowy etap realizacji tego projektu. Ale nie byłoby to możliwe bez zaangażowania i pomocy przedstawicieli miasta, dyrektorów Zarządu Transportu Miejskiego, także moich współpracowników, którzy – szczególnie w ostatnim czasie - pracowali dzień i w nocy, żebyśmy rozpoczęli prace w terminie.

Co jest wyjątkowego w wiatach, które postawi firma AMS?

- Są nowoczesne, funkcjonalne, ładne, warte tego, żeby umieścić je w najważniejszych lokalizacjach w Warszawie. Takiego projektu, w takiej skali, w Polsce jeszcze nie było. To, co na pewno robi wrażenie na fachowcach, to szklany dach. Wiele innych rozwiązań sprawia, że wiaty będą niezaprzeczalnym walorem Warszawy. Wierzymy w to, że już w przyszłym roku, kiedy tych wiat będzie więcej, w obrazkach ze stolicy będzie pojawiać się wiata. Ona ma nadążać za nowoczesnymi trendami. Dlatego przy rozkładzie jazdy, będzie realizowała różne poziomy słowa interaktywność czyli – za pomocą różnych urządzeń i platform – połączy świat online ze światem offline, w którym na co dzień się zajmujemy.

Jesteśmy firmą zajmującą się reklamą zewnętrzną. Zależało nam na tym, żeby Warszawa miała największy, najlepszy i najnowocześniejszy system reklamy zintegrowany z wiatami przystankowymi, ale o wysokim stopniu akceptacji społecznej. Ważne dla nas, żeby zadowoleni byli mieszkańcy Warszawy, ale także nasi klienci.

Podsumowując, uważamy, że w nowoczesnych przestrzeniach Warszawy nowa wiata prezentuje się naprawdę znakomicie. Jeśli chodzi o funkcjonalność, to ta wiata (konkursowa) ma być użytkowana w miejscach, które przesiadkowo są często używane. W związku z tym ani długość ławki ani inne ich cechy nie muszą być inne niż zaprojektowane

Mówi pan o nowoczesności. Konkurs na wiatę został rozstrzygnięty w 2006 roku, są one stawiane dziś. Nie ma pan poczucia, że się mogły przez ten czas zestarzeć?

- Jest to jedyna rzecz powodująca, że mamy lekkie poczucie niedosytu – czas, który minął od konkursu. Chcielibyśmy już mieć za sobą kolejne etapy budowy. Najlepiej byłoby, żeby proces decyzyjny zakończył się cztery lata temu i kolejne lata służyły budowaniu. Tak się z różnych powodów nie stało. Rzeczywiście czas przygotowania projektu mógł być krótszy. Nie ma co do tego już wracać. Ale przez 10 miesięcy, które minęły od podpisania koncesji, zrobiliśmy bardzo dużo, wspólnie z przedstawicielem miasta i z towarzystwem projektowym, żeby tam, gdzie wiata miała jakieś cechy przestarzałe, bo przecież technologia poszła do przodu, zareagować, wprowadzić nowoczesne elementy. Na przykład w wiatach konkursowych i konserwatorskich dach nie jest poliwęglanowy, tylko jest ze szkła laminowanego i hartowanego. Głównymi składnikami w tej wiacie jest aluminium i szkło. W tym sensie jest ona nowocześniejsza niż ta zaprojektowana w oryginale w 2006 roku. Lepiej się także komponuje z przestrzenią miasta. Ułożyliśmy wszystkie elementy tak, żeby tworzyły jedną linię w całej Warszawy. Zarówno wiaty konserwatorskie, konkursowe i seryjne będą miały podobny sposób oznaczenia linii autobusowych i tramwajowych. Są to zmiany na którymi pracowaliśmy ostatnie 10 miesięcy, oczywiście wspólnie z towarzystwem projektowym, bo to autorzy musieli zaakceptować tę zmianę.

A wraz z postępem technologicznym dopuszczacie możliwość zmian przez najbliższe osiem lat i 10 miesięcy?

- Uważam, że ta wiata zaprojektowana jest w sposób kompletny. Nie wyobrażamy sobie zmian, bo wiąże nas umowa koncesji. Dalsze ingerencje powodowałaby, że trzeba byłoby zmieniać warunki na których przystępowaliśmy do postępowania. Cały czas opieramy się na wytycznych z 2006 roku, choć wtedy przedstawiliśmy przecież nawet nie prototyp, ale pewną wizję.

Czy w tym roku zamontowanych zostanie 180 planowanych wiat?

- Produkcyjnie jesteśmy gotowi, żeby to zrobić. Wszystko jest przygotowane. Dziś zaczyna się seryjna produkcja i seryjne montaże. Lokalizacyjnie także znajdujemy się w stanie pełnej gotowości. Jeśli warunki pogodowe nam na to pozwolą, to realizujemy to, co mieliśmy zrealizować czyli 150 wiat konkursowych i 30 seryjnych.





Warszawskie wiaty

Warszawa posiada około pięciu tysiąca przystanków, wyposażonych w kilka rodzajów wiat. Nie ma wśród nich już „Stolic”, ale wciąż czekając na autobus chronimy się przed deszczem pod dachem wiat „Łazienkowskiej”, „Ad-polu” i innych.

Wiata typu „Ł”

Pierwsze egzemplarze postawiono w 1974 roku. Potocznie nazywano je „Łazienkowskimi”, bo najpierw pojawiły się na oddanej w tamtym roku do użytku Trasie Łazienkowskiej. Stopniowo zastępowały wiaty rurowo-szklane typu „Stolica”. Istniały dwa typy wiaty. W jednej, tylna ściana była całkowicie zabudowana, w drugiej – po prawej stronie istniało przejście, które miało zapewnić większą mobilność w zatłoczonych lokalizacjach.

Wiaty „Łazienkowskie” miały solidną konstrukcję zapewniającą im trwałość i stabilność. Stalowy szkielet i podtrzymujące słupki były obudowywane blachą aluminiową. Wiata jest wyposażona w ławkę i drewniane oparcie, ma charakterystyczny szary kolor.

To wciąż najbardziej popularny typ. Dobrze chronią przed wiatrem i deszczem, ale wyglądają już archaicznie. Po wymianie, która zostanie przeprowadzona w ramach projektu „Przystanek Komunikacji Miejskiej” wiaty „Łazienkowskie” znikną z warszawskich ulic.



Wiata typu „Targówek”

Pojawiły się na początku lat 90. w dzielnicach Targówek i Bemowo. Z założenia były podobna do wiat typu „Ł”, ale pomalowano je na czerwono. Do budowy użyto gorszej jakości materiałów, dlatego szybko ulegały korozji. Były też mało odporne na akty wandalizmu, a podczas wypadków składały się jak domek z kart. Występują w kilku wersjach.



Wiata typu „Adpol"

W 1991 roku Warszawa podpisała umowę z firmą Adpol na dostarczenie ponad 530 wiat. W zamian za wiaty firma otrzymała prawo do przychodów ze sprzedanych reklam. Założenia umowy przypominają obecną, podpisaną z AMS, choć procedury trwały znacznie krócej.

Wiaty są czerwone, węższe od poprzedniczek, zabudowane z trzech stron, z rozkładami jazdy umieszczonymi na frontowej ścianie. Mają przezroczysty dach zbudowany z przezroczystych tafli.

Wielką zaletą wiaty – w tamtych czasach – była ich nowoczesność. Wadą - mało miejsca, co szczególnie było odczuwalne zimą i jesienią oraz nagrzewający się dach. Mieszkańcy często nazywają tę wiatę „ulicznymi solariami".

To w tych wiatach w ramach akcji reklamowej zostały zamontowane głośniki, z których dobiegał program jednej z rozgłośni radiowych. Innym razem – zimą – firma energetyczna zamontowała w adpolowskich wiatach grzejniki.



Wiata typu „Budotechnika"

Na początku XXI wieku - na przystankach pozbawionych do tej pory zadaszenia i ze zniszczoną infrastrukturą - postawiono 170 wiat typu „Budotechnika" i „Tejbrant". Aluminiowe elementy konstrukcyjne „Budotechniki" były szare, dla zwiększenia walorów estetycznych ozdobione czerwonymi liniami. Wielkie szyby zapewniały dobrą widoczność. Konstrukcja sprawia wrażenie masywnej. Na dole – co wyróżniało ją od Tejbranta – posiadają paski blachy.



Wiata typu „Tejbrant"

Montowane na początku XXI wieku wraz z „Budotechniką". Te konstrukcje miały lżejszą linię konstrukcyjną. Posiadają inny kolor pasków i odmienny rodzaj tablic na rozkłady jazdy. Są wąskie i nie brak głosów, że nie zapewniają odpowiedniego zabezpieczenia przed deszczem.



Wiaty wg projektu Bartłomieja Grotte

To monumentalne wiaty, zwane inaczej przystankami-dworcami, które zostały wybudowane na przystankach „Ratusz” i „Park Praski”. W przyszłości – po modernizacji - planowane jest ich umieszczenie przy wjeździe na przystanku „Stare Miasto” i „Dworzec Wileński”, tak aby ta oś komunikacyjna stanowiła jedną całość.

Warszawiacy chętnie określają je mianem „kosmicznych”. – Nadaliśmy im kształt półtuby, integrując ją przestrzennie z tunelem trasy W-Z – tłumaczy twórca projektu Bartłomiej Grotte z pracowni Grotte Art. Obiekty składają się z kratownicy przestrzennej wykonanych z okrągłych rur na której została rozpięta szklana elewacja zadaszenia.



Wiaty kompleksowe

Wiaty powstałe w ważnych centrach komunikacyjnych, posiadające indywidualny charakter poprzez dostosowane do otoczenia. W Warszawie możemy je zobaczyć m.in. na pętlach: Dw. Centralny, Dw. Wschodni (Lubelska), Metro Młociny czy P+R Aleja Krakowska.



Wiaty Krakowskie Przedmieście

Pięć wiat dedykowanych specjalnie dla zabytkowej ulicy stolicy wykonanych przez Towarzystwo Projektowe – Jerzego Porębskiego i Grzegorza Niwińskiego. To model specjalny, uzgodniony z konserwatorem zabytków, postawiony w 2008 roku. Konstrukcja jest lekka, ażurowa, a elementy metalowe – srebrzyste i grafitowe. Zastosowano w niej jedną płaską stalową ramę, a przeszklony dach został zawieszony wspornikowo. „Wiata ma charakter minimalistyczny i dąży do niewidoczności na tle historycznej architektury” – opisuje obiekt projektant.



Wiaty konserwatorskie

W Warszawie mamy ich 20. Stoją w Alejach Ujazdowskich, na Emili Plater, placu Grzybowskim i placu Szembeka i placu Politechniki.Zgodnie z założeniem wpasowują się w otoczenie. Zgodę na ich montaż i projekt wydał konserwator zabytków. Są odmianą wiat postawionych na Krakowskim Przedmieściu. Posiadają lekką konstrukcję o przeszklonym dachu.





Jak uchronić przystanki przed wandalami?

Ponad 600 tys. złotych wyniosły w ubiegłym roku koszty napraw przystanków komunikacji miejskiej zniszczonych przez wandali. Niestety, straty z tego powodu nie maleją. Czy nowe wiaty będą bardziej odporne na zniszczenia przez wandali?

- *Konstrukcja nowych wiat jest odporna na zniszczenia, ale nie można mieć wszystkiego. Nikt nie wykonał jeszcze szyby, której nie można zniszczyć* – tłumaczy **Robert Człapiński, kierownik Działu Zarządzania Infrastrukturą ZTM**.

Czy w takim razie może lepiej byłoby wyprodukować wiaty składających się z plastiku zamiast z szyb? – *Dzięki szybom zawsze łatwiej jest utrzymać czystość przystanku. Plastik nigdy nie zachowa przejrzystości, chociażby myty byłby raz na tydzień, zresztą po jakimś czasie matowieje. Nie jest to też tworzywo przystosowane do mycia chemicznego. Szyba, jeśli myje się ją sukcesywnie, zawsze będzie czysta. Myjemy je przynajmniej raz w miesiącu* – dodaje Robert Człapiński.

W przypadku zniszczeń – a także usterek – nowe wiaty będą serwisowane przez koncesjonariusza, firmę AMS. Możliwe, że elegancki wygląd ograniczy akty wandalizmu. „Bezpieczeństwu" wiat służy też oświetlenie nowych warszawskich mebli. Większość z nich znajduje się w reprezentacyjnych lokalizacjach, czyli w zasięgu kamer miejskiego monitoringu, co zawsze ogranicza zniszczenia.

ZTM w sprawie przystanków działa prewencyjnie. W październiku zakończyła się – trwająca od czerwca – kolejna edycja akcji: „Nie toleruj, powiadom", której partnerem była Komenda Stołeczna Policji. Kampania – poprzez plakaty informacyjne w pojazdach transportu publicznego - miała na celu zachęcić pasażerów do informowania organów ścigania o aktach wandalizmu na przystankach i w autobusach, metrze, tramwajach, czy kolei SKM.

Przypominamy, że najłatwiej powiadomić o incydentach dzwoniąc pod numer **112**. Gdy zachodzi konieczność dyskretnego zgłoszenia aktów wandalizmu najlepszym rozwiązaniem jest SMS interwencyjny. Wystarczy wysłać wiadomość o treści **POMOC** pod numer **723 986 112**. W odpowiedzi otrzymujemy szablon, który należy uzupełnić wpisując numer boczny pojazdu, numer linii, kierunek podróży, miejsce zdarzenia (np. nazwa przystanku, ulicy lub charakterystyczny budynek), rodzaj zagrożenia oraz liczbę sprawców. Uzupełniony szablon trzeba odesłać pod numer 723 986 112. Koszt SMS-a jest zgodny z taryfą operatora. Naklejki ze szczegółową instrukcją korzystania z SMS-a interwencyjnego są umieszczone we wszystkich pojazdach komunikacji miejskiej oraz na wybranych przystankach. ■

Wiaty w liczbach

1	tyle dni trwa montaż wiaty
24	tyle kompletnych projektów wzięło udział w konkursie „Przystanek dla Warszawy”
625	tyle zostanie postawionych wiat konkursowych, w tym konserwatorskich
955	tyle postawionych zostanie wiat seryjnych
315	tyle stojaków rowerowych pojawi się przy wybranych wiatach
316	tyle słupków przystankowych pojawi się przy wybranych wiatach
410	tyle ławeczek wolnostojących pojawi się przy wybranych wiatach
180	tyle wiat zostanie zamontowanych w 2014 roku
720	tyle wiat zostanie zamontowanych w 2015 roku
680	tyle wiat zostanie zamontowanych w 2016 roku
1580	wiat zostanie zamontowanych w latach 2014-2016 w ramach projektu „Przystanek Komunikacji Miejskiej”
5 000	tyle przystanków (liczba przybliżona) komunikacji miejskiej znajduje się w Warszawie
80 mln zł	na tyle szacowane są koszty postawienia nowych wiat. Całość operacji finansowana jest przez firmę AMS S.A.
8 lat i 10 miesięcy	przez taki czas wiaty należeć będą do AMS S.A., potem przechodzą na własność ZTM.





KOLEJ W WOJSKOWEJ SŁUŻBIE

Linia wojenna łącząca Wawer z Zegrzem jest jedną z najmniej znanych podwarszawskich kolejek wąskotorowych. Przestała istnieć ponad 90 lat temu, ale zachowały się jej pozostałości.

Tuż po zakończeniu budowy linii do Radzymina władze Mareckiej Kolei Dojazdowej zamierzały znacznie rozszerzyć obszar własnej działalności. Postanowiły więc przedłużyć linię marecką aż do Wyszkowa i równocześnie wybudować odgałęzienie do Pułtuska. Trasa miała liczyć 42 km i prowadzić od Strugi przez Nieporęt, Zegrze i Serock. Plany nie uzyskały jednak akceptacji władz carskich.

Ok. 1910 r. władze rosyjskie chciały natomiast zrealizować połączenie wybranych fortów Twierdzy Warszawa linią kolejową. Od samego początku miała ona przebiegać wzdłuż wybudowanej w 1899 r. drogi rokadowej (przebiegającej prostopadle do kierunku działania wojsk, a równolegle lub skośnie do linii frontu) inaczej zwaną też forteczną, łączącej Fort Wawer i Fort Zegrze przez Strugę (połączenie z kolejką marecką) wraz z odgałęzieniem do fortu w Beniaminowie.

W przypadku działań wojennych na przedpolach Warszawy sama droga i linia kolejowa miały być używane do przeprowadzania przegrupowań oddziałów wojskowych i zaopatrzenia wzdłuż linii frontu. W latach 1913-1914 r. władze carskie podjęły pierwsze prace inwestycyjne, budując mi.in nasypy, przepusty.

Wybuch I wojny światowej spowodował natychmiastowe wstrzymanie budowy. Jednak tuż po zajęciu Warszawy przez wojska niemieckie w 1915 r. nowe władze zamierzały kontynuować projekt poprzedników – również w celach militarnych. Tym razem jednak w proces inwestycyjny zaangażowane zostały władze Mareckiej Kolei Dojazdowej, które nie dość, że mogły zrealizować swoje komercyjne zamierzenia, to w budowie uzyskały znaczącą pomoc wojska niemieckiego, które m.in. dostarczały szyny.

Prace rozpoczęły się pod koniec 1915 r. przy udziale wojsk kolejowych tzw. Eisenbahn Pionierre. Oczywiście wykorzystano w dużej części elementy przygotowane wcześniej przez wojska rosyjskie. Już w 1916 r. na odcinku Struga – Zegrze prowadzony był ruch towarowy a 1 listopada nastąpiło otwarcie linii dla pasażerów. Jednocześnie zaczęto wydłużać linię w kierunku południowym na odcinku Struga – Wawer wraz z bezpośrednim połączeniem z kolejką Jabłonna – Karczew w okolicach stacji kolejowej Wawer. Na całej trasie linia liczyła ok. 28 km, ale tylko na północnym odcinku (Struga – Zegrze) prowadzony był ruch pasażerski.



Fot. M. Florczak

Nasyp łącznicy na terenie Ząbek

Linia „wojenna" stała się integralną częścią kolejki mareckiej umożliwiając przewóz towarów w nowych relacjach dzięki połączeniu z kolejką Jabłonna – Karczew. Odcinek Struga – Zegrze w okresie wakacyjnym był zaś szczególnie uczęszczany i dochodowy, gdyż warszawscy pasażerowie mogli dojechać przez zalesione tereny w okolice Bugu i Narwi (1 – 2 kursy dziennie).

Jednak tuż po 1920 r. znaczenie tego połączenia zmalało praktycznie do zera. Teren przez który przebiegała linia był słabo zurbanizowany, a po odzyskaniu niepodległości, demilitaryzacji uległo szybsze i wygodniejsze połączenie z Warszawy przez dzisiejsze Legionowo do Zegrza. Nie bez znaczenia był również szybki rozwój alternatywnych połączeń autobusowych. Dodatkowe problemy Mareckiej Kolei Dojazdowej z finansowaniem linii „wojennej" sprawiły, że została rozebrana już w 1923 r.

Należy wspomnieć, że linia „wojenna" przecinała aż cztery linie kolei o szerszym rozstawie szyn, a mianowicie

Rozkład jazdy pociągów na odcinku Struga - Zegrze z 1919 r.

Struga - Zegrze

M 2 2-3	M 4 2-3	km.	*Zarząd Kolei Dojazdowej Mareckiej*	M 1	M 3
9 45	3 42	0	Struga	12 35	7 35
10 07	4 04	6,54	Wólka Radzymińska	12 44	7 13
10 25	4 22	10,86	Nieporęt	12 00	7 00
10 35	4 32	14,04	Zegrze	11 45	6 45

Źródło: Kolejka Marecka, www.marki.net.pl/kolejka

linię Warszawa-Zegrze, Warszawa-Petersburg, Warszawa-Brześć i Warszawa-Lublin. Dokładna analiza map pochodzących z lat 1915 r. – 1920 r. pokazuje, że być może linia „wojenna" miała docelowo posiadać połączenia z niektórymi z tych głównych linii. Na kilku niemieckich mapach z tego okresu nie tylko oznaczona jest jako „normalnotorowa" ale posiada wyraźne bezpośrednie połączenie z torami linii Warszawa-Zegrze. Mapy ukazują również projektowane bądź budowane nasypy łączącą linię „wojenną" z koleją petersburską (na dzisiejszym pograniczu Ząbek i Zielonki) oraz koleją brzeską (na terenie Wygody w Rembertowie).

Być może niemieckie mapy pokazują niezrealizowane wizje, być może zawierają zwykłe ludzkie błędy kartograficzne, a być może faktycznie linia ta w planach władz niemieckich miała uzyskać charakter obwodowy łącząc ze sobą koleje na prawym brzegu Wisły. Biorąc pod uwagę, że budowa linii przypadała na okres zawieruchy wojennej wszystkie rozwiązania tej zagadki są prawdopodobne.



Fot. M. Florczak

Nasyp łącznicy wraz ze stuletnim przepustem na terenie Ząbek

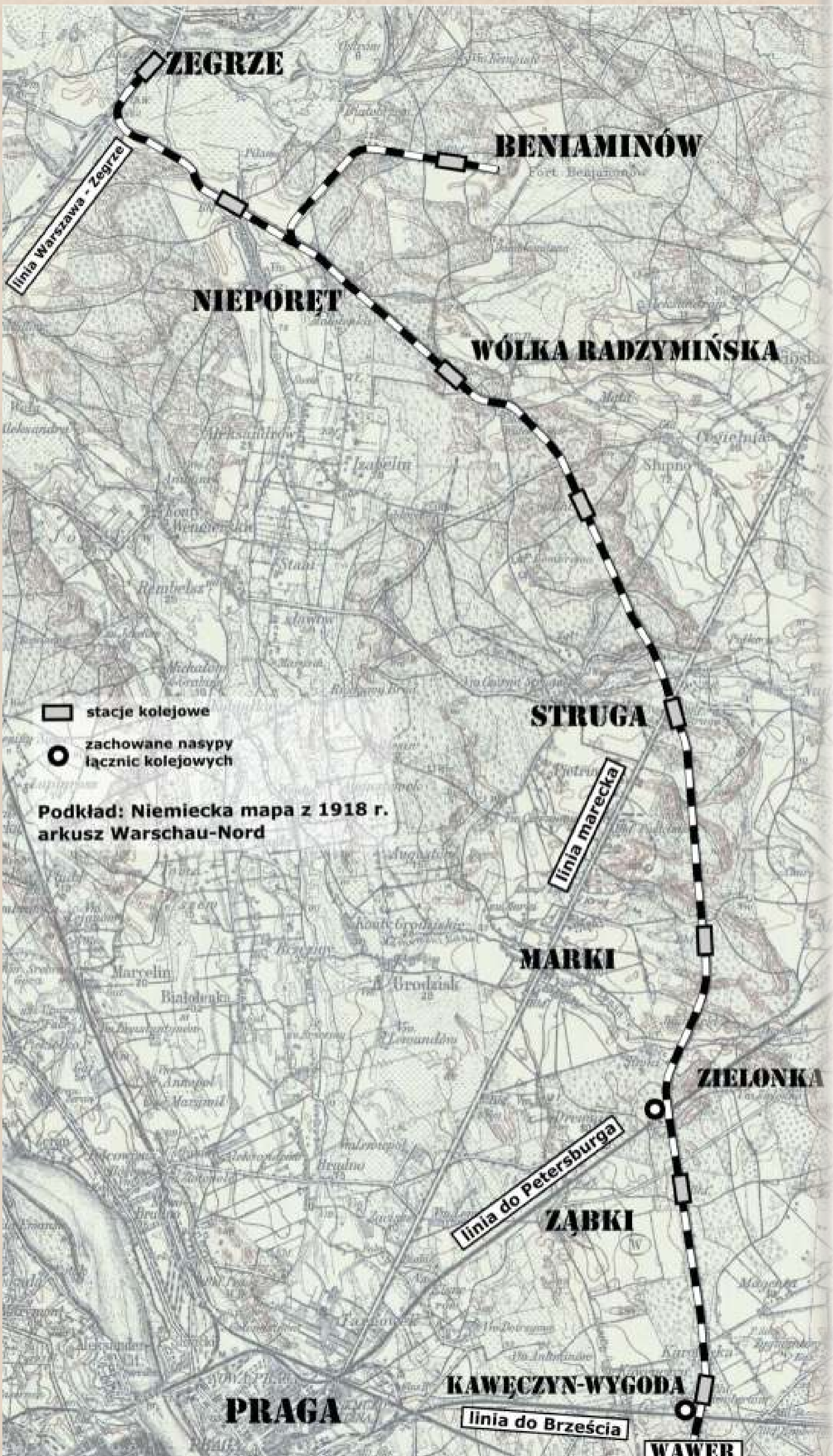
Po ponad 90 latach wciąż możemy dostrzec pozostałości linii „wojennej" w terenie. Zacznijmy od tego, że droga wojewódzka 631 łącząca dziś Warszawę (ul. Żołnierska) z Nieporętem to właśnie dawna droga forteczna.

Na zalesionym odcinku w okolicach przecięcia drogi z linią kolejową Warszawa Wileńska-Zielonka zachowały się zaś ciekawe obiekty dawnej kolejki.

Jednym z nich jest wysoki nasyp, prawdopodobnie mający służyć jako połączenie z koleją w kierunku Dworca Wileńskiego. Podczas trwającej właśnie modernizacji drogi wojewódzkiej nr 631 został on odsłonięty. W jego centralnym punkcie widoczny jest stuletni, wykończony kamieniem przepust wodny, który zachował się w wyjątkowo dobrym stanie. Podobne przepusty można spotkać w kilku miejscach pod samą sąsiednią drogą wojewódzką, która w tej okolicy przebiega nasypem dawnej kolejki.

Znacznie niższe, ale wciąż widoczne nasypy „łącznic" z linią Warszawa-Brześć można znaleźć na Wygodzie. W lesie na terenie Gminy Nieporęt do dziś zachowały się natomiast kamienne przyczółki nieistniejącego już mostu kolejowego. ■

Opr. M. Florczak



tekst.: Maciej Florczak

Opracowano na podst.:

1) *Pokropiński B.,Kolejka Marecka, 1985, WKiŁ, Warszawa,*
2) *Kolejka Marecka, www.marki.net.pl/kolejka*
3) *Historia Ząbek, www.historiazabek.pl*



Fot. Maciej Beister

Tych tramwajów nie powinno już być

W Naumburgu, na południu dawnej Niemieckiej Republiki Demokratycznej funkcjonuje niezwykła linia tramwajowa. Jej długość wynosi nieco ponad dwa kilometry, co czyni ją najmniejszym systemem tramwajowym w Niemczech i jednym z najmniejszych na świecie. Na początku lat 90. XX wieku przewozy tramwajowe zostały zawieszone, a część torowisk rozebrana. Jednak w ostatnich latach, dzięki determinacji lokalnych miłośników transportu, udało się ją częściowo odbudować i reaktywować. Zapraszamy na krótką, trwającą zaledwie 10 minut, podróż po ocalałym fragmencie dawnego naumburskiego tramwaju okrężnego.

Kłopotliwa energia z pary

W 1846 roku Naumburg znalazł się na trasie nowopowstałej linii Kolei Turyngeńskiej z Halle do Bebry. Nowy dworzec kolejowy i centrum miasta dzieliła znaczna odległość. Niezbędne okazało się utworzenie ogólnodostępnego i regularnego połączenia tych miejsc. Od lat 60. XIX wieku dwukrotnie podejmowano próby uruchomienia tramwaju konnego. Jednak ponad 40-metrowa różnica wysokości terenu pomiędzy dworcem a Starym Miastem stanowiła dla koni mających ciągnąć ciężkie wagony przeszkodę nie do pokonania.

W 1889 roku rozważano budowę tramwaju z napędem mechanicznym. Ze względu na wysokie koszty budowy sieci elektrycznej, zdecydowano

Fot. Naumburger Strassenbahn GmbH, www.naumburger-strassenbahn.de



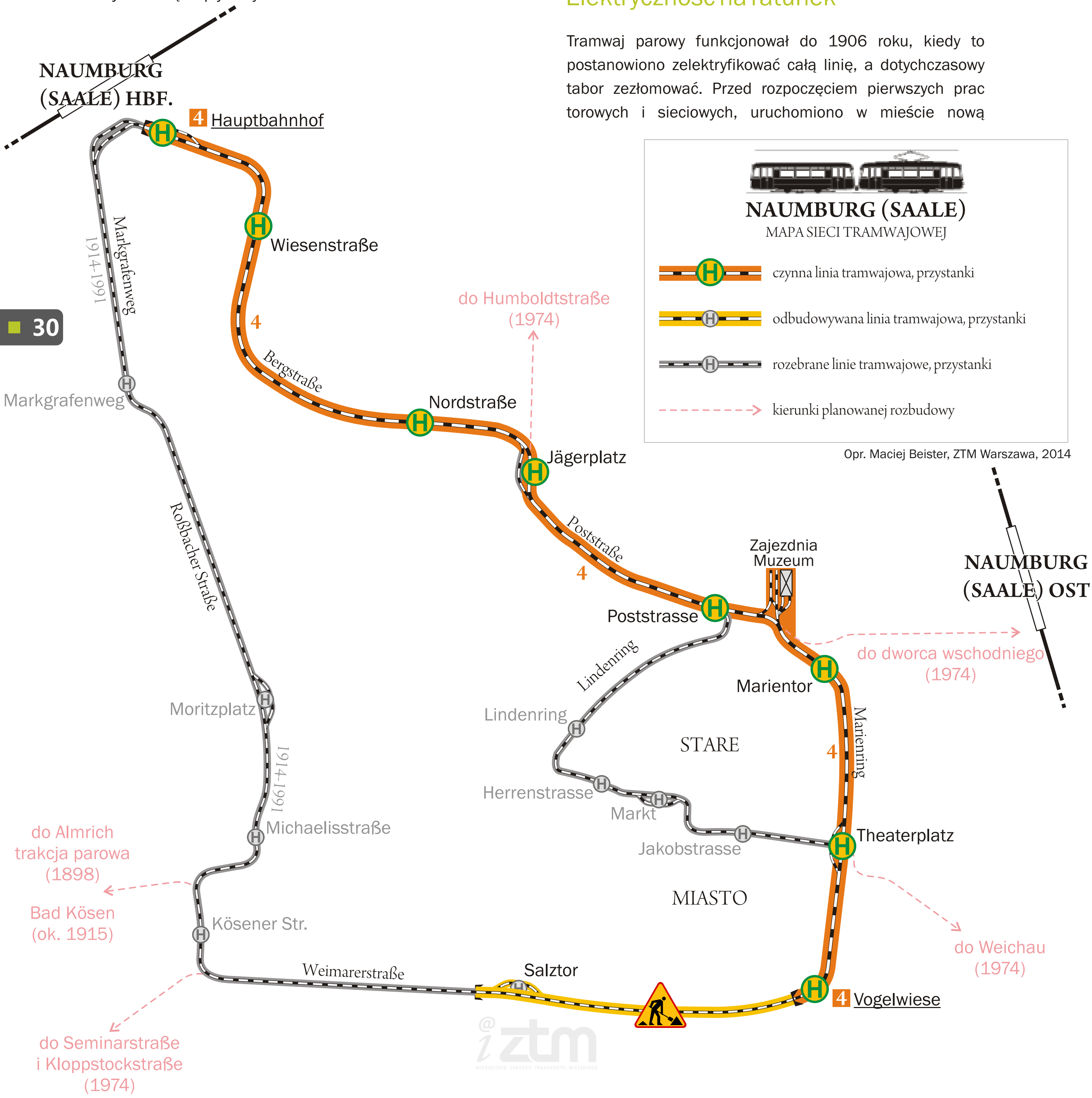
Lokomotywa ciągnąca skład tramwaju parowego w Naumburgu

się zainwestować w trakcję parową. Główny inżynier projektu Georg von Kreyfeld zaproponował trasę dla pierwszego odcinka linii, wiodącą z dworca kolejowego do Rynku Głównego. W kolejnym etapie planowano wydłużyć ją w kierunku Theaterplatz, by okrążając Stare Miasto od wschodu, dotrzeć do miejscowości Almrich, położonej na zachód od Naumburga. Uroczyste otwarcie pierwszego odcinka linii tramwaju parowego odbyło się 15 września 1892 roku. Pociągi złożone z niewielkiej lokomotywy tramwajowej i dwóch wagonów pasażerskich kursowały ulicami: Bergstrasse, Jagerplatz, Poststrasse, Lindenring i Herrenstrasse (zob. mapka sieci). Przystanek końcowy znajdował się na płycie rynku.

Zyski z działalności transportowej nie spełniały oczekiwań zarządców i akcjonariuszy przedsiębiorstwa tramwajowego. Przewozy trzeba było stale dotować, a dzienna strata wynosiła od 30 do 40 marek. Dodatkowo, częste przejazdy pociągów parowych wąskimi uliczkami miasta stawały się zarzewiem konfliktów z okolicznymi mieszkańcami. Trudna sytuacja finansowa doprowadziła do rezygnacji z rozbudowy linii i poszukiwania nowego inwestora, którego ostatecznie nie udało się znaleźć. W 1900 roku przedsiębiorstwo tramwajowe wraz z infrastrukturą i taborem zostało przejęte przez zarząd miasta.

Elektryczność na ratunek

Tramwaj parowy funkcjonował do 1906 roku, kiedy to postanowiono zelektryfikować całą linię, a dotychczasowy tabor zezłomować. Przed rozpoczęciem pierwszych prac torowych i sieciowych, uruchomiono w mieście nową





Fot. Naumburger Strassenbahn GmbH, www.naumburger-strassenbahn.de

Tramwaj na linii okrężnej „Rongbahn

elektrownię, zbudowaną z myślą m.in. o tej formie komunikacji publicznej. Tramwaje elektryczne zaczęły kursować 2 stycznia 1907 roku. Linia została nieco wydłużona – kończyła się na przystanku Salztor, zlokalizowanym przy dawnej Bramie Solnej. Częstotliwość kursów wynosiła 10 minut, a za przejazd należało zapłacić 10 fenigów.

W kolejnych latach linię wydłużano tak, aby stopniowo „oplotła" miasto. W 1914 roku torowisko dotarło do dworca kolejowego od strony zachodniej, dzięki czemu udało się domknąć okrąg, a tramwaje mogły kursować dwukierunkowo wokół Naumburga.

Wybuch I wojny światowej uniemożliwił rozbudowę sieci o dalsze fragmenty. Zrezygnowano m.in. z budowy połączenia do oddalonego o 9 kilometrów Bad Kösen. W latach 20. XX wieku szalejąca inflacja powodowała gwałtowny wzrost cen biletów oraz problemy z utrzymaniem kursów. U progu lat 30. XX wieku, z powodu trudnej sytuacji taborowej (część wagonów była niesprawna, a funduszy na ich remont brakowało), ograniczono kursowanie tramwajów tylko do jednego kierunku. Wielki kryzys lat 30. XX wieku i wybuch II wojny światowej ostatecznie pogorszyły sytuację finansową przedsię-biorstwa tramwajowego w Naumburgu. Nie budowano nowych linii oraz nie modernizowano użytkowanej infrastruktury i taboru. Nie zdecydowano się jednak na zastąpienie tramwajów trolejbusami lub autobusami.

Chwilowe ożywienie

Torowiska i wagony w trakcie nalotów amerykańskich bombowców w kwietniu 1945 roku, uległy znacznemu zniszczeniu. Komunikacja miejska nie funkcjonowała przez pięć miesięcy.

Po zakończeniu II wojny światowej Naumburg znalazł się w granicach Niemieckiej Republiki Demokratycznej, a przedsiębiorstwo tramwajowe zostało znacjonalizowane.

W latach 50. XX wieku dokonano gruntownej modernizacji sieci. Wymieniono większość torowisk, unowocześniono warsztaty i podstacje trakcyjne. W 1957 roku, po prawie 20 latach przerwy, tramwaje znów kursowały w dwóch kierunkach po ringu. Pociągi linii 1 jeździły zgodnie z kierunkiem wskazówek zegara, natomiast w przeciwną stronę poruszały się składy linii 2. Liczba pasażerów wyraźnie wzrastała do początku lat 60. XX wieku, gdy część przewozów



Fot. Naumburger Strassenbahn GmbH, www.naumburger-strassenbahn.de

Tramwaj w Naumburgu w ostatnich latach regularnej służby



Fot. M. Beister

Budynek zajezdni pamięta jeszcze czasy pierwszych tramwajów parowych w Naumburgu

przejęły pierwsze autobusy. Od tego czasu tramwaje przestały być jedynym środkiem komunikacji publicznej w mieście, a ich rola z roku na rok malała. Zastanawiano się nawet nad likwidacją sieci. Udało się jednak tego uniknąć, dzięki kryzysowi paliwowemu, który wybuchł w 1973 roku. Ceny ropy naftowej gwałtownie wzrosły, więc tramwaje wróciły do łask.

W ramach planów modernizacji sieci, przedstawiono koncepcje budowy nowych tras, rozchodzących się promieniście z linii wokółmiejskiej. Planowano m.in. budowę torów do dworca wschodniego, do Weichau i Humboldstrasse. Zamierzeń tych nigdy nie zrealizowano.

Powolny upadek

Rok 1976 to czas pierwszej zmiany w układzie torowym. Z powodu przebudowy części ulic na deptaki, okrąg tramwajowy został przerwany na odcinku staromiejskim (Herrenstrasse – Rynek – Jakobstrasse). Jego ponowne domknięcie nastąpiło w 1981 roku, gdy zbudowano nowe połączenie, omijające od wschodu Stare Miasto. Nie zmieniło to jednak trudnej sytuacji naumburskich tramwajów, których stan techniczny stale się pogarszał. W połowie lat 80. XX wieku, przez 16 miesięcy zastępowano je autobusami.

Na początku lat 90. XX wieku, po zjednoczeniu Niemiec, tramwaje przestały być utrzymywane przez państwo i przeszły pod zarząd miejski. Przestarzała infrastruktura i w większości niesprawny tabor były poważnym obciążeniem dla budżetu niewielkiego Naumburga. Miasto nie mogło sobie pozwolić na modernizację i utrzymanie sieci, z której prawie nikt nie korzystał.

W 1991 roku regularne kursy naumburskich tramwajów zostały zakończone. Postanowiono zlikwidować całą infrastrukturę, a tabor zezłomować. Większość pracowników przedsiębiorstwa została zwolniona. Wydawało się, że to smutny koniec prawie 100-letniego etapu w historii miasta.

W zajezdni stacjonują zabytkowe tramwaje sprowadzone z różnych miast byłej NRD



Fot. M. Beister

Pierwsza regularna linia turystyczna

W 1994 roku grupa miłośników komunikacji miejskiej powołała do życia Naumburger Straßenbahngesellschaft mbH (Naumburskie Przedsiębiorstwo Tramwajowe). Głównym celem przedsięwzięcia była reaktywacja przewozów tramwajowych – jako atrakcji turystycznej – na trasie dawnego ringu tramwajowego. Pasjonaci przystąpili do prac remontowych przy ocalałych fragmentach sieci i sprowadzili własne zabytkowe tramwaje. Po kilku latach prac udało się uruchomić pierwsze okazjonalne przejazdy. W 2006 roku tramwaje woziły turystów we wszystkie weekendy sezonu letniego, natomiast od 2007 roku kursują już regularnie we wszystkie dni w roku.

Trasa linii tramwajowej, oznaczonej obecnie numerem cztery (numerację dawnych tramwajów przejęły autobusy), wykorzystuje jedynie połowę długości dawnego okręgu wokół miasta i kończy się na przystanku Vogelwiese. Aktualnie trwają prace nad przedłużeniem jej do kolejnego przystanku – Salztor. Niestety, ze względu na brak zgody zarządu miasta, niemożliwe jest odtworzenie całej linii okrężnej. Pozostała część torowiska została w ostatnich latach rozebrana.

Od grudniu 2010 roku funkcjonowanie linii jest dotowane w ramach związku taryfowego kraju Saksonia-Anhalt.

Kolekcja taboru zgromadzonego w zajezdni w Naumburgu liczy 14 wagonów. Do obsługi linii skierowane są tramwaje dwuosiowe pochodzące z lat 50. i 60. XX wieku, sprowadzone z różnych miast byłej NRD. Jednak oczkiem w głowie tutejszych tramwajarzy jest przedwojenny wagon typu „Lindner" z 1928 roku, który kiedyś kursował po ulicach Naumburga. Obecnie przechodzi renowację i niebawem znów wyjedzie na ulice miasta.

Przejechanie całego czynnego odcinka, liczącego obecnie osiem przystanków, zajmuje około 10 minut. Linia obsługiwana jest przez jeden wagon, kursujący z częstotliwością co 30 minut. Bilet jednorazowy kosztuje 1,60 euro. Można też kupić bilet sześcioprzejazdowy, który kosztuje 6 euro. Za bilet całodzienny trzeba zapłacić 4 euro. W ofercie znajdują się też bilety miesięczne i półroczne. Istnieje również możliwość wynajęcia tramwaju na specjalne przejazdy oraz zwiedzenia zajezdni (koszt odwiedzin to 2 euro za osobę).

Tramwaje w Naumburgu cudem uniknęły całkowitej likwidacji. Mimo że nie przystają do współczesnych standardów i oczekiwań pasażerów, doskonale wpisują się w senny klimat małego niemieckiego miasteczka i stanowią jego nieodłączny element. Pozostaje mieć nadzieję, że dzięki determinacji tutejszych miłośników transportu kiedyś znów okrążą historyczne centrum. Jak za dawnych lat.

tekst i fot. współczesne: Maciej Beister
opracowano na podst.:
Naumburger Straßenbahn GmbH, www.naumburger-strassenbahn.de, Straßenbahn Naumburg, de.wikipedia.org/wiki/Strassenbahn_Naumburg



Fot. M. Beister

WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	**www.ztm.waw.pl**

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	**www.mza.waw.pl**
MOBILIS	**www.mobilis.pl**
ITS MICHALCZEWSKI	**www.michalczewski.pl**
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	**www.pksgrodzisk.com.pl**

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	**www.tw.waw.pl**

METRO

METRO WARSZAWSKIE	**www.metro.waw.pl**

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	**www.skm.warszawa.pl**
KOLEJE MAZOWIECKIE	**www.mazowieckie.com.pl**
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	**www.wkd.com.pl**

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	**www.um.warszawa.pl**
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	**www.kmkm.waw.pl**
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	**www.trasbus.com**
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	**www.phototrans.pl**

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO